Sites de Coo : Mode d'emploi illustré.

Frédéric Neys & Didier Doutrepont, février 2004

Le sujet abordé dans ces quelques lignes a pour but de donner aux pilotes quelques conseils et recommandations pour pouvoir préparer et effectuer dans les meilleures conditions possibles des vols de distance au départ de ces sites fabuleux.
Le respect de la réglementation aérienne est un impératif dont personne n'est soustrait et à laquelle les pilotes locaux veillent afin de préserver ce site et l'activité en générale. Ce document vous aident à en prendre connaissance.
C'est sans prétention que les pilotes locaux ont recueillis et recoupés leurs expériences afin de vous en faire profiter.
Bon vols…

La vallée de Coo à la chance d'offrir aux parapentistes expérimentés 2 sites en un :

En effet, nous avons ouvert en collaboration avec la F.B.V.L. et la Commune de Stavelot 2 décollages et l'Hôtel du Val de la Cascade met à notre disposition un atterrissage en amont du Camping.

Décollage OUEST :

Coordonnées GPS : N 50° 23' 55.2 '' - E005° 53' 16.3''

Orientation : O à NNO

Dénivelé : 245 m

Altitude déco : +/- 480 m

Décollage : (le plus grand de Belgique avec Trooz) Grande zone herbeuse assez plate au sommet puis très raide, permettant de reposer (si pas trop de monde) sans trop de difficultés ni turbulences. Il faut néanmoins se méfier du rideau d'arbre en contre-bas du déco Ouest. Il vaut mieux s'abstenir de décoller sans vent ou par vent de travers (SO ou NO)

Vol : L'atterrissage n'est pas visible du décollage et tout un cheminement doit être fait pour y arriver en tournant vers la gauche en sortie de déco (après les arbres), en longeant le côteau Ouest et en passant le télésiège.

Atterro : Dans le champ en longueur juste en amont du camping de Coo. L'approche se fait généralement en PTU (Vent-arrière au-dessus de la rangée d'arbres entre le chemin de fer et la rivière / Etape de base en aval de la maison blanche isolée / Longue finale pour ajuster son point d'aboutissement). Il est demandé de poser dans la partie adjacente au camping et si vous posez au-delà, de venir replier votre voile dans cette partie à côté de la barrière longeant la route. Attention car l'atterro est parfois divisé dans sa largeur par une clôture qui est peu visible d'en l'air sauf au dernier moment.Un emplacement a été aménagé pour faire demi-tour avec votre voiture, n'allez plus faire demi-tour chez le voisin. Evitez ABSOLUMENT d'obturer le passage sur la route.

Seconde possibilité : le grand champ au pied du déco Ouest est maintenant officiel et autorisé

Atterrissage possible sur le déco Ouest lorsqu'il n'y a pas trop de monde. Attention au gradient de vent en cas d'approche par l'arrière.

L'atterrissage sur le plateau de Ster est *toléré* dans les champs fauchés et sans vaches ni chevaux.
Il est interdit dans le premier champs derrière la forêt et sur la pelouse du gîte.
Il est demandé aux pilotes de poser dans les champs fauchés à proximité de l'antenne radio.

Dangers :
- Le rideau d'arbres en contre-bas du décollage
- Le Télésiège de Télécoo ainsi que la tour panoramique
- La distance entre le déco et l'atterro ! Ne pas gratter trop bas (atterrir dans le vilage, sur la route, … fait vraiment mauvais genre et est une mauvaise pub pour le Vol Libre : c'est déjà arrivé plusieurs fois !!!)
- La ligne HT du chemin de fer, la ligne électrique longeant la route à côté de l'atterro mais surtout la rivière qui se trouve à +/- 100 mètres de la cascade (imaginez le résultat si vous vous faites emporter par le courant !!!)
- les autres pilotes, les jours d'affluence.

Record : 108 km par Philippe BROERS (dit l'Indien)

Décollage SUD :

Coordonnées GPS : N 50° 23’ 46.3’’ - E005° 53’ 17.2’’

Orientation : S à SSO

Dénivelé : 245 m

Altitude déco : +/- 480 m

Décollage : Trouée de 30 m de large et de 100 m de long dans la fôret, orientée plein Sud. Comme tout décollage de ce genre, le vent est souvent canalisé, même s’il ne vient pas vraiment du Sud. C’est généralement le cas lorsque le vent vient du Sud-Est qui paraît face au déco. Il faut se méfier de ces conditions, vérifier le vent via la balise de La Roche, le défillement des nuages ou sur le plateau de Ster et s’abstenir de décoller car le déco est alors sous le vent de la colline se trouvant à l’Est et est très turbulent (plusieurs parapentistes ont déjà fini dans les arbres en contre-bas du déco)

Vol : L’atterrissage n’est pas visible du décollage, mais bien dès sa sortie. Evitez de se laisser déporter trop vers le télésiège et ne pas le dépasser par vent fort car difficulté de rejoindre l’atterrissage. Si cela vous arrive, évitez la ligne droite en direction de l’atterro via la vallée (fort contré) mais préférez longer la pente dans l’autre sens suivi d’un crochet vers l’atterro.

Atterro : Le même champ que pour le site Ouest, mais dans l’autre sens. L’approche se fait généralement en PTS au-dessus du camping (attention au grand epicéa !!!). Il est demandé de poser dans la partie adjacente au camping et si vous posez au-delà, de venir replier votre voile dans cette partie à côté de la barrière longeant la route. Attention car l’atterro est parfois divisé dans sa largeur par une clôture qui est peu visible d’en l’air sauf au dernier moment.Un emplacement a été aménagé pour faire demi-tour avec votre voiture, n’allez donc plus faire demi-tour chez le voisin. Evitez ABSOLUMENT d’obturer le passage sur la route.

Il n'est pas possible d'atterrir au déco Sud. L'atterrissage sur le déco Ouest est possible mais l'approche peut s'avérée très turbulente par vent fort.

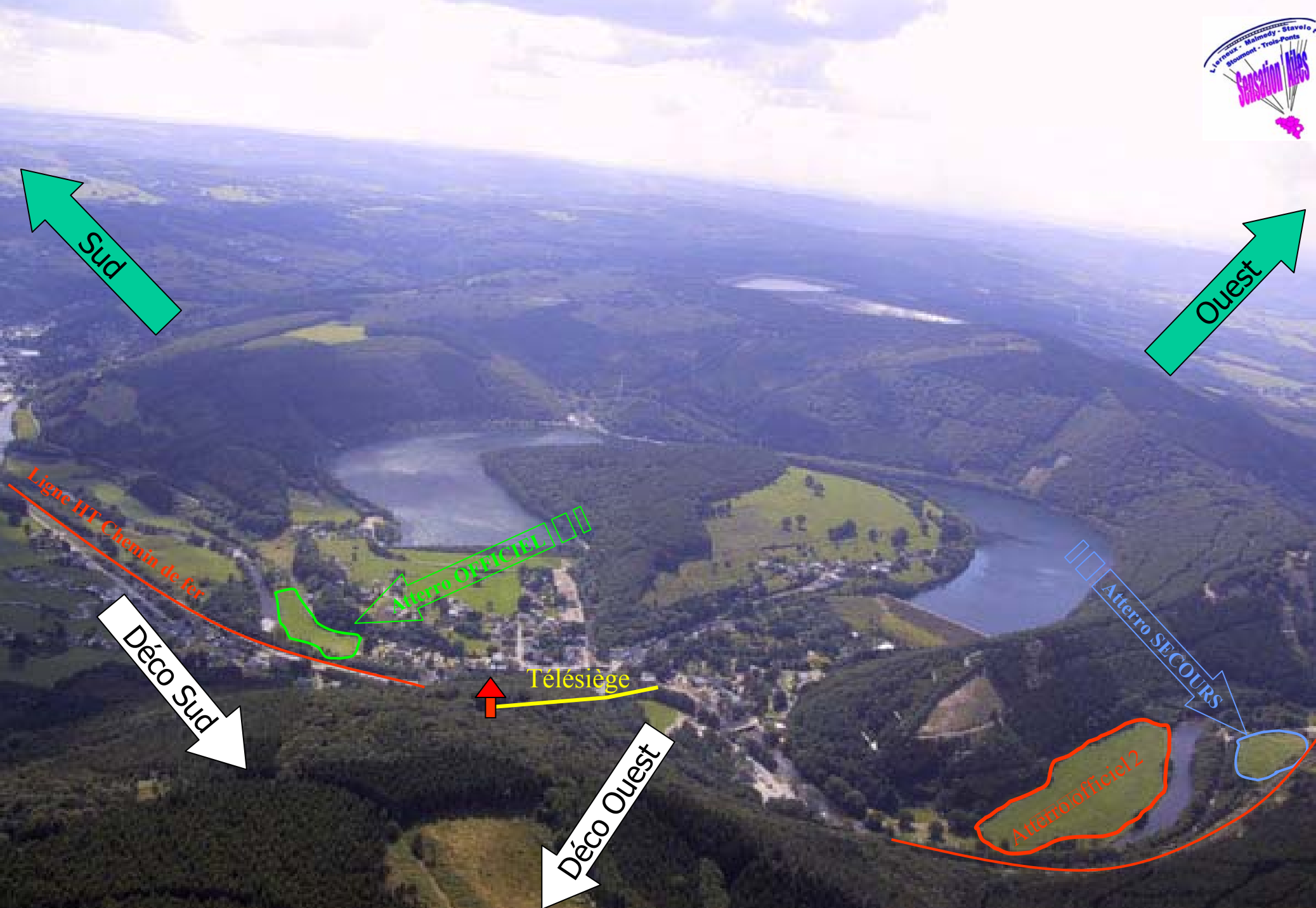
L'atterrissage sur le plateau de Ster est *toléré* dans les champs fauchés et sans vaches ni chevaux.
Il est interdit dans le premier champs derrière la forêt et sur la pelouse du gîte.
Il est demandé aux pilotes de poser dans les champs fauchés à proximité de l'antenne radio.

Dangers :

- Le vent fort et le vent de travers SE au déco
- Le venturi à gauche du déco
- Le Télésiège de Télécoo ainsi que la tour panoramique
- Le village, le camping lorsque l'on est contré par du vent fort
- Le grand épicéa en entrée de terrain
- La ligne HT du chemin de fer, la ligne électrique longeant la route à côté de l'atterro mais surtout la rivière qui se trouve à +/- 100 mètres de la cascade (imaginez le résultat si vous vous faites emporter par le courant !!!)
- Les autres pilotes, les jours d'affluence.

.

Record :


Sud
Ouest
Ligne HT Chemin de fer
Atterro OFFICIEL
Déco Sud
Télésiège
Déco Ouest
Atterro SECOURS
Atterro officiel 2

Autorisations :

Sites officiels F.B.V.L. : Les décollages font l'objet d'une convention entre la F.B.V.L. et la Commune de Stavelot. L'atterrissage est mis gracieusement à notre disposition par l'Hôtel-Restaurant « Le Val de la Cascade ». Le club Sensation'Ailes Parapente Club de Coo en a la gestion pour ce qui est du respect de l'environnement et de la propreté du site.

Nous vous demandons donc :
- De ne pas y abandonner vos déchets, canettes, etc…
- De ne pas endommager les clôtures et de refermer la barrière de l'atterrissage
- De ne pas faire de feu ni fumer sur le décollage (herbe très sèche et inflammable)
- De ne pas couper d'arbres !!!
- De vous garer à Coo et monter en covoiturage ou avec le télésiège.
- De ne pas stationner sur le parking du gîte sur le plateau de Ster
- De ne pas stationner dans les prairies, ni devant les accès à celles-ci.
- De modérer votre vitesse dans le village de ster (présence de nombreux enfants)
- De laisser place au passage des véhicules agricoles dans les chemins aux alentours.
- De ne pas bloquer la route menant à l'atterrissage et faire demi-tour sur l'aire aménagée
- De prendre un pot ou manger au « Val de la Cascade » avant de quitter le site… c'est la seule façon de remercier le propriétaire

Merci de respecter ces quelques règles.

Type de vols :

Conditions thermodynamiques cycliques permettant de tenir sur les crêtes et d'attendre les thermiques. Une restitution s'installe dans certaines conditions surtout sur le côteau Ouest les soirs d'été.

Les meilleures ascendances se déclanchent devant le relief au-dessus du parking de Télécoo pour le côteau Ouest. Il ne faut pas hésiter à les suivre en décallant sur le plateau de ster. Les clairières au Nord du site offrent de bons thermiques lorsque l'on est assez haut pour les survoller.

Les cross :

-Quitter le site Ouest :

Les meilleures ascendances sont en avant du relief au niveau de la première crête à gauche du déco Ouest ou au-dessus du télésiège. N'hésitez pas à avancer tant que cela monte. Ainsi détaché du relief, vous pourrez enrouler sans problème en restant dans le noyau de l'ascendance.
En décallant sur le plateau de Ster et en suivant l'acendance vous pourrez prendre de plus en plus de hauteur. Si vous perdez l'ascendance, le réflexe ordinnaire est de retourner vers l'avant. Dans certaines conditions de vent, il est parfois profitable de décaller vers l'arrière car l'ascendance est plus couchée que vous ne l'aviez cru.
Vous êtes au plafond, bravo. Regardez à vos pieds, vous êtes certainement déjà au-dessus de Stavelot

En route vers le plafond avec vue sur Stavelot. La prochaine ascendance est souvent localisée sur la colline de Challe.
Pas de problème de vaches au cas où, mais attention aux lignes HT

Super Plaf avec vue sur Malmedy et le viaduc de l'Eau Rouge

-Itinéraire(s) depuis le site Ouest :

Ces quelques lignes vous donnent un aperçu des itinéraires que vous allez suivre en fonction du vent et de la réglementation aérienne que vous devrez respecter lors de votre Cross.

En fonction du vent, vu allez prendre un cap NE, E ou SE. La première difficulté n'est pas loin car à hauteur d'une ligne formée par les village de Hockai, Bellevaux et Francheville soit à moins de 10 km du déco avant Malmédy, vous entrez dans la ZONE REGLEMENTEE TRA 28B (FL105/ GND) et un peu plus haut dans la zone TRA 28A (FL105/ GND).

Ces zones TRA (Temporary Reserved Area) sont des zones d'activités militaires temporaires, où les avions peuvent voler en-dessous des 4500 Ft (1371 m) et qui peuvent être l'objet de survol de DRONES, ce qui est particulièrement DANGEREUX car ces avions sans pilote ne vous voient absolument pas. Vérifier donc bien qu'elles ne sont pas activées (en semaine) avant de vous y aventurer.

Cette zone est également une zone LFA 03(Low Flying Area : 500 / 250 ft AGL) et HTA 03 (Helicopter Training Area 250 ft AGL / GND) où des jets, les avions de transport et les hélicoptères militaires peuvent évoluer à basse altitude lors des TLP (Tactical Leadership Program) c-à-d à certaines dates précises (voir Fly N°58).

A noter que les décos de Coo se trouvent dans les zones LTA 02 et HTA 02 qui répondent au même régime.

Il faut également noter la zone D04 (Danger Area : FL170 / GND) autour de l'aérodrome d'Elsenborn que nous ne pouvons jamais pénétrer.

Si vous passez la frontière allemande, vous pénétrez au NE ou à l'E dans la FIR de Düsseldorf et au SE entre 1000 et 2500 pieds dans la FIR de Francfort.

Attention aux nombreuses éoliènnes.

Les cross :

-Quitter le site Sud :

Les Cross à partir du décollage Sud sont moins fréquents, le site ayant un rendement moins bon que le décollage Ouest.
De belles distances ont néanmoins déjà été réalisées de ce site.
Par vent faible, il faut parfois quitter le relief pour aller chercher une ascendance devant le déco. C'est aussi l'occasion de tenter un triangle

Super Plaf au-dessus de site, au-delà de la vallée du Ruy, vue sur la fagne de Malchamps

Villes Nivezé et de SPA

-<u>Itinéraire(s) depuis le site Sud</u> :

Ces quelques lignes vous donnent un aperçu des itinéraires que vous allez suivre en fonction du vent et de la réglementation aérienne que vous devrez respecter lors de votre Cross.

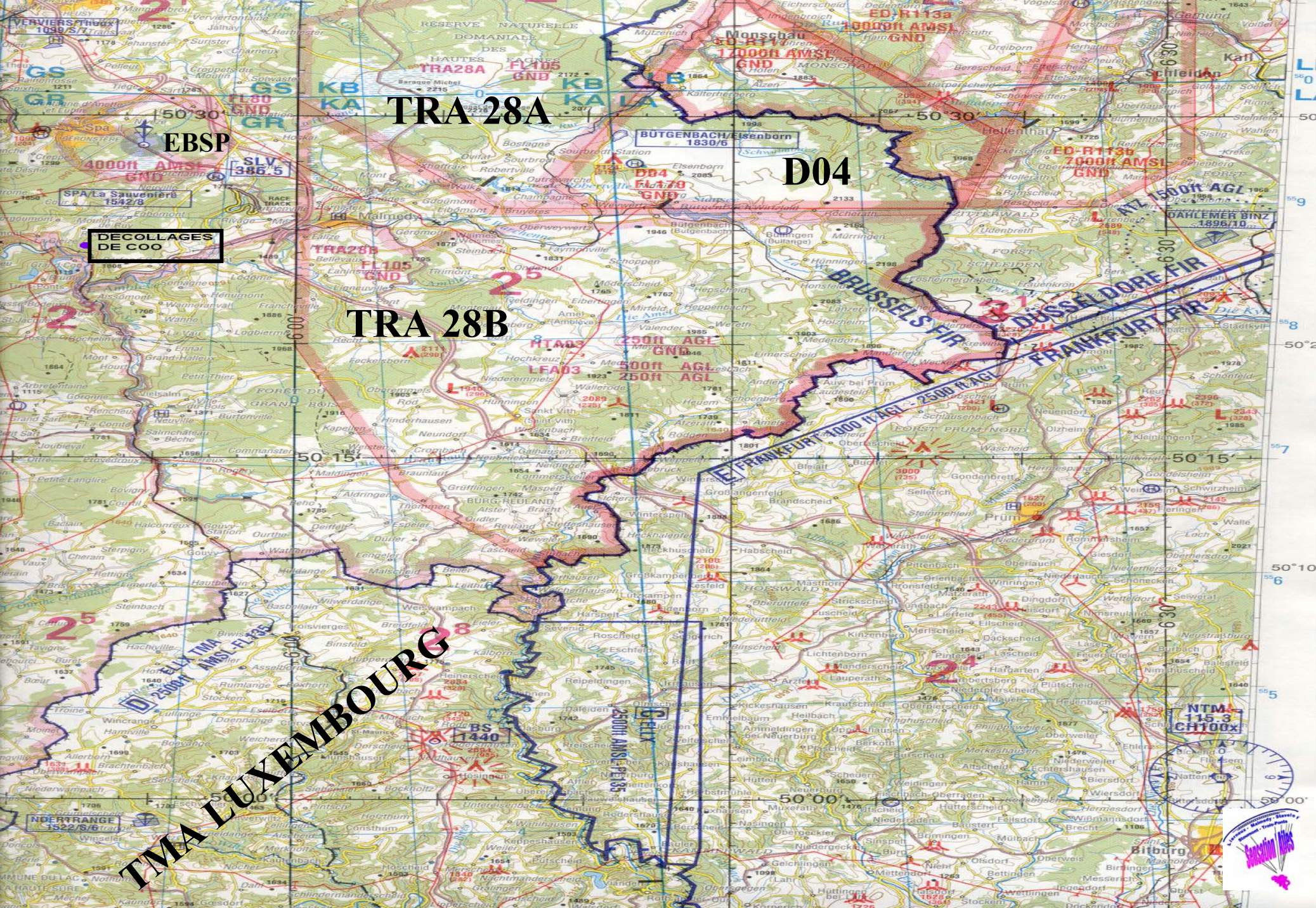
En fonction du vent, vu allez prendre un cap NNO, N ou NE.

A quelques km du site (derrière la crète de Malchamps), vous allez rencontrer l'aérodrome de SPA – La Sauvenière (EBSP) où il y a des vols d'avions et d'hélicoptères mais aussi du larguage de parachutistes !!!

Au NE, vous entrez dans les zones TRA 28 B et TRA 28 A et un peu plus loin, il y a la zone interdite D04. Vous avez ensuite les aéroports de Düren et de Düsseldorf et leurs CTR et TMA associées.

Plus au NNO ou N, au delà de Verviers il faut d'abord faire attention à ne pas entrer dans la TMA de Liège Bierset, puis aux aéroports de Maastricht et Geilenkirchen et leurs CTR et TMA associées.

Aérodrome de SPA – La Sauvenière


TRA 28A
EBSP
D04
TRA 28B
DECOLLAGES
DE COO
TMA LUXEMBOURG
BUTGENBACH/Eisenborn
1830/6
SPA/La Sauvenière
1542/8
DAHLEMER BINZ
1896/10
BRUSSELS FIR
DUSSELDORF FIR
FRANKFURT FIR
FRANKFURT 1000 ft AGL - 2500 ft AGL
NTM
115.3
CH100x
NOERTRANGE
1522/S/6

-Réglementation en résumé…

Dans les tableaux ci-dessous vous pouvez voir l'altitude maxi de vol suivant la période et l'endroit…
Pour savoir si les Low Flying Area (LFA) sont activées, vous devez consulter les NOTAM (Notice for Airman) par exemple via le site internet

http://www.zweefvliegen.be/luchtruim/lfas.asp

	Semaine		Week-end	
	m/mer	m/déco	m/mer	m/déco
CTR	INTERDIT	INTERDIT	INTERDIT	INTERDIT
TMA	750	270	750	270
Hors zone contôlée	1371	891	1371*	891*
* Sauf si Low Flying Area activée				

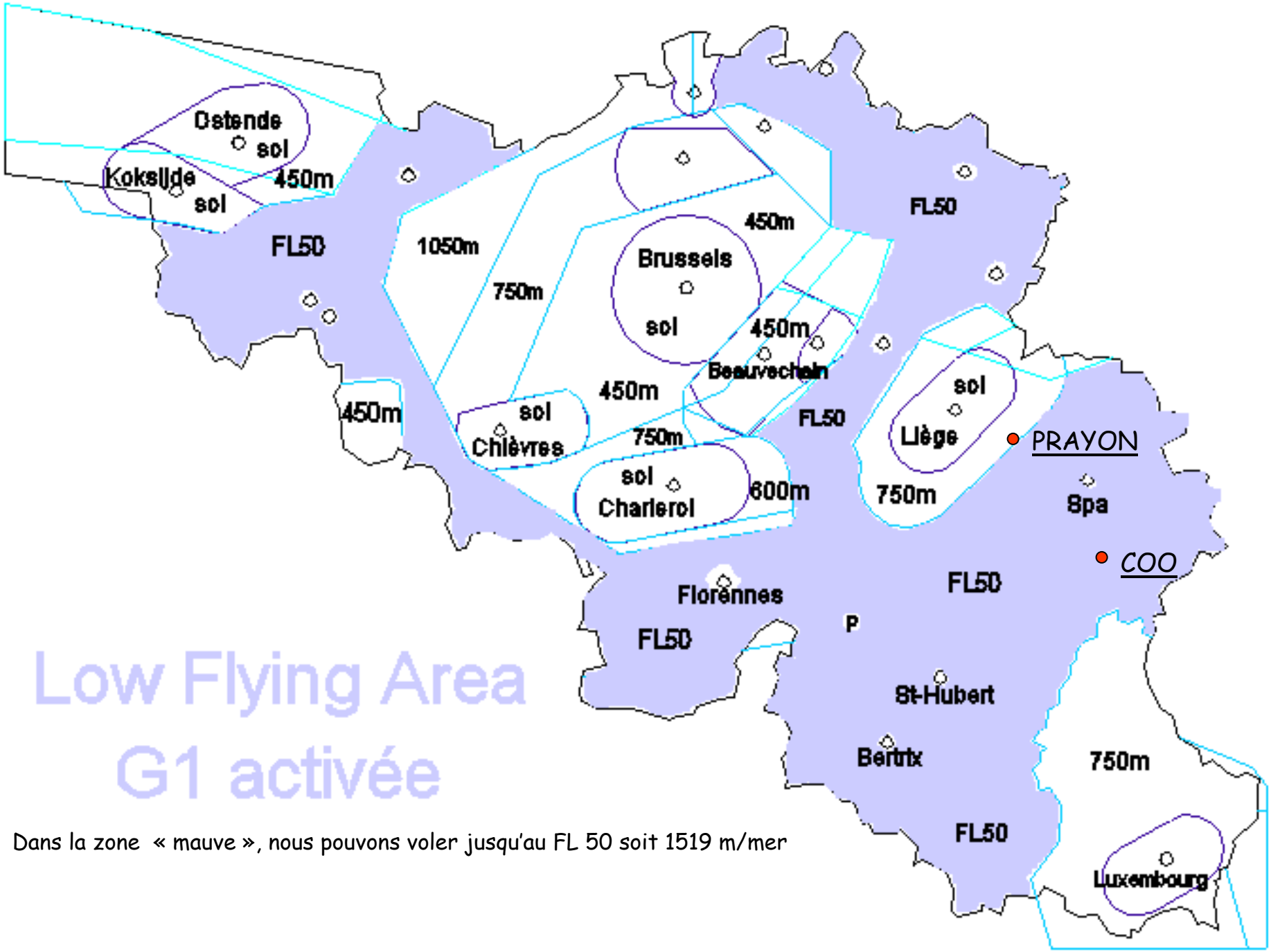
*Pour 1013 hPa		m/mer *	m/déco
LFA GOLF 1	FL50	1519	1039
LFA GOLF 2	FL70	2129	1649
LFA GOLF 5	FL90	2739	2259

Les 3 cartes suivantes vous montrent les régions couvertes par les différentes LFA GOLF 1, 2 & 5 quand, bien sûr, elles sont actives.
PS : Plusieurs LFA peuvent être activées simultanément.

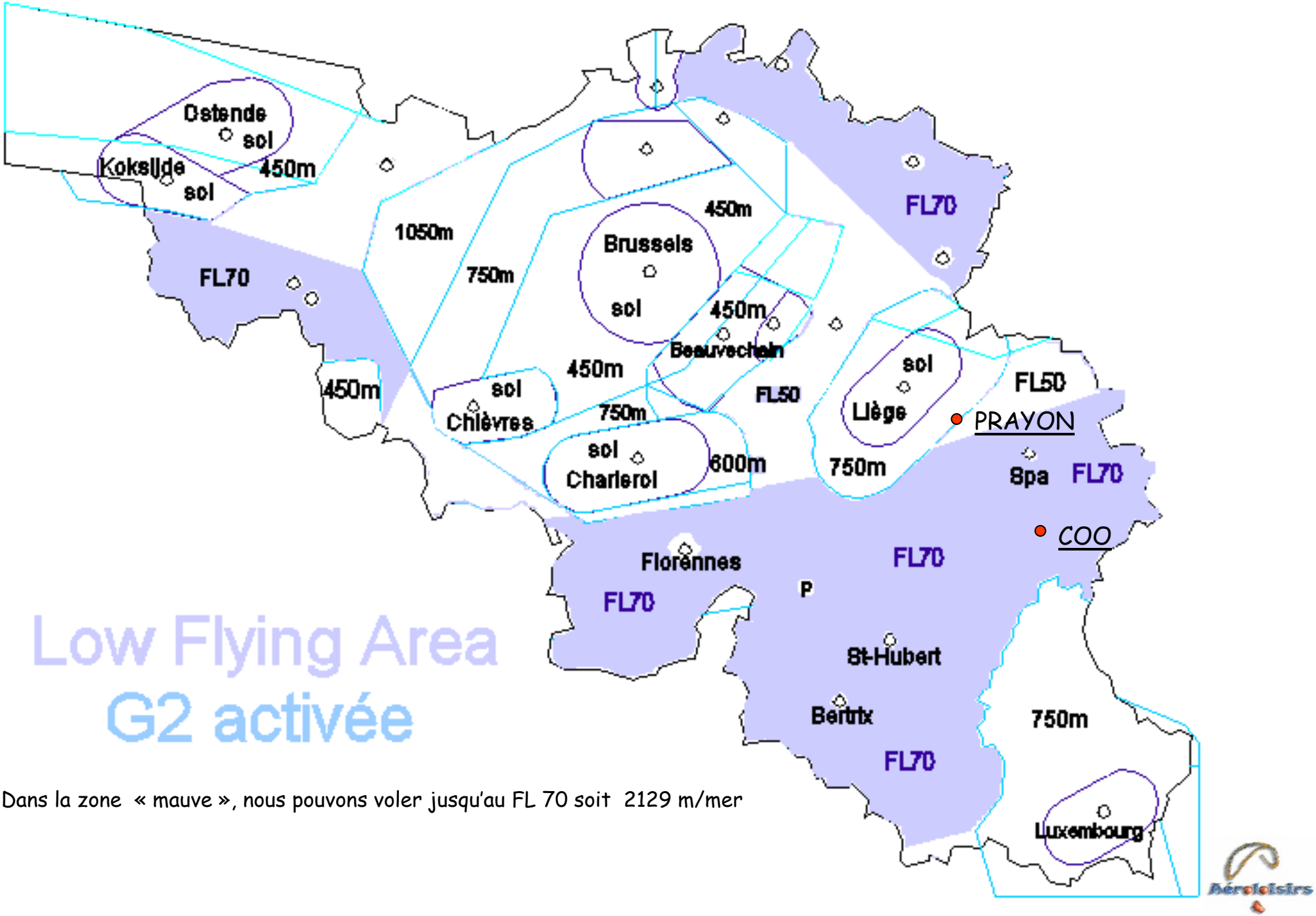
Vous remarquerez que Coo est toujours bien placé si ces zones devaient être activées, ce qui permet, le week-end, de profiter des bons plafonds pouvant allés jusqu'à FL90 à quelques kms du site en partant vers l'Est
La barre des 2000m a été dépassée à plusieurs reprises chaque année.

En espérant que ceci vous aidera à mieux appréhender le vol de distance sur ces sites, votre brevet XC en poche…of course !
Bons et longs vols à tous.

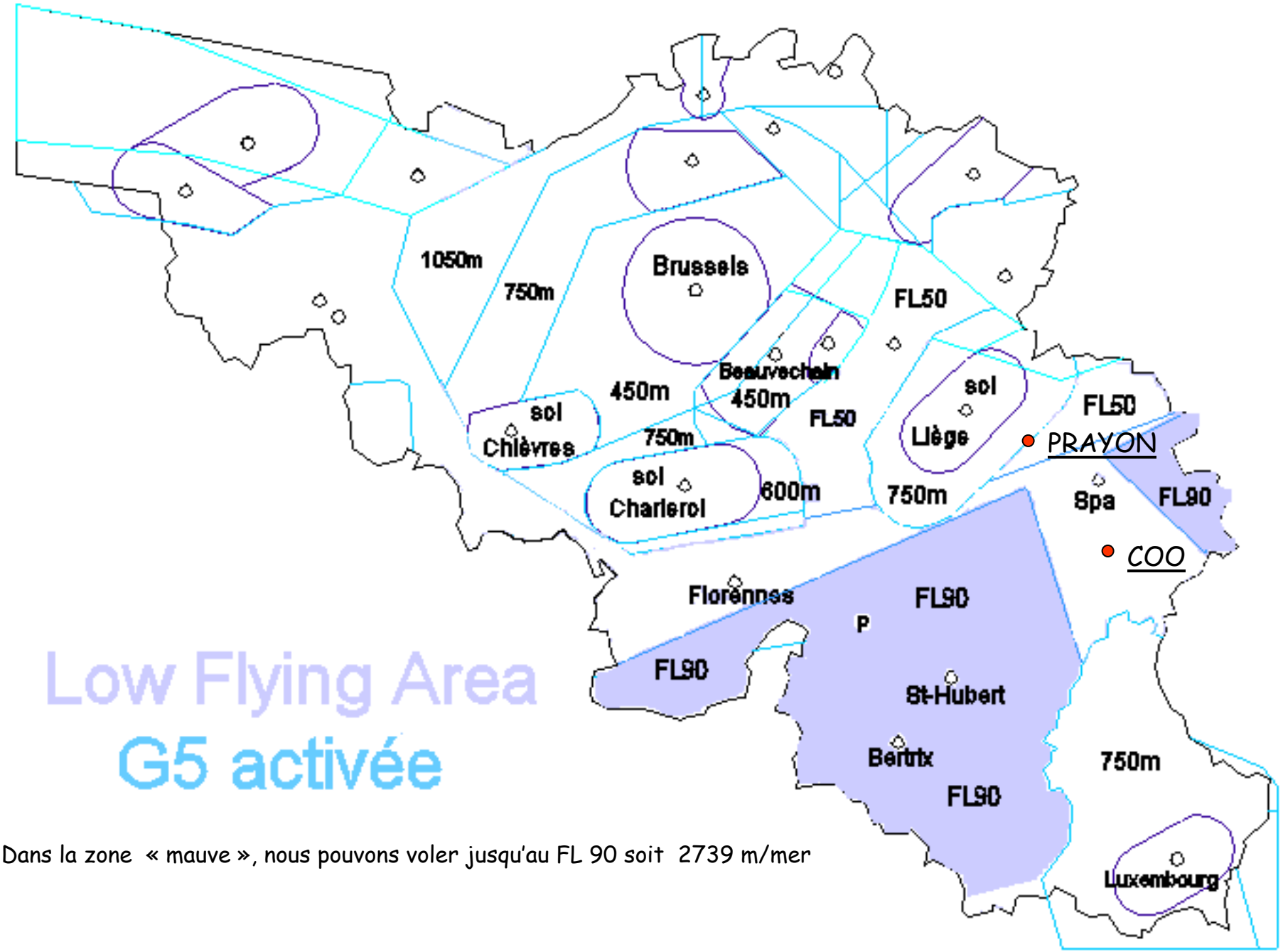
Frédéric Neys & Didier Doutrepont.



Dans la zone « mauve », nous pouvons voler jusqu'au FL 50 soit 1519 m/mer



Dans la zone « mauve », nous pouvons voler jusqu'au FL 70 soit 2129 m/mer



Dans la zone « mauve », nous pouvons voler jusqu'au FL 90 soit 2739 m/mer